SKRZYDŁA i MOTOR



tygodnik młodzieży lotniczej

ROK III Nr 45 (125)

2–9 LISTOPADA 1948









W XXXI ROCZNICĘ REWOLUCJI LISTOPADOWEJ

WŁ. BRONIEWSKI

MAGNITOGORSK
ALBO
ROZMOWA Z JANEM

Siedzę z Janem w trzynastej celi
na Ratuszu, pośrodku miasta,
trzy dni temu razem nas wzięli,
posadzili, trzymają i basta.

Na podłodze sen nasz nielekki,
zupę dali, że pies jej nie zje,
Jana chroni pancerz dialektyki,
mnie — leciutki obłok poezji.

Smród, robactwo, ciężkie chrapanie...
Ano — różnie w życiu się darzy.
Ktoś nabazgrał węglem na ścianie:
„Niechaj żyje walka piekarzy!"

Ja — cóż? Gwizdać! Siedzę od piątku,
mogę siedzieć tak choćby miesiąc,
ale Jan ma katar żołądka
no i lat bez mała sześćdziesiąt.

Trzeba jego hartu i woli,
żeby ważyć to sobie lekce,
no bo człowiek, gdy go brzuch boli,
zapomina o dialektyce!

Siedzę, siedzę, liczę godziny,
Jan się zdrzemnął, o ścianę wsparty,
nad globusem jego łysiny
zaświtało kwadrans po czwartej.

Stęknął, ocknął się i beztrosko
wyprostował zgarbione plecy:
„Wiesz — powiada — w Magnitogorsku
dziś ruszają dwa wielkie piece..."

Świt był szary, pełznął niechętnie,
jakby mieli go zarżnąć nad miastem,
i myślałem sobie: „Jak pięknie
w tej parszywej celi trzynastej".

I o Janie myślałem jeszcze,
i gdzie Rzym, gdzie Krym, a gdzie Polska,
i płonęły w śledczym areszcie
wielkie piece Magnitogorska.

Wiersz wyjęty z tomu „Wiersze zebrane", który ukazał się nakładem Spółdzielni Wydawniczej „Wiedza" — Warszawa, 1948.

PRZYJAŹŃ NIE OD DZIŚ

Jest w wierszu Broniewskiego stary Jan, komunista, jest cela więzienna, w której siedzi Jan z towarzyszami niedoli, jest zakratowane okno, przez które widać zegar na wieży ratuszowej przy Placu Teatralnym. Jest źle i ciężko. O jakiejś godzinie podnosi głowę stary Jan: — Dziś ruszył nowy wielki piec Magnitogorska.

Potężna siła tkwiła zawsze w tej głębokiej wierze i miłości robotników polskich do Związku Radzieckiego, do pierwszego na świecie państwa socjalistycznego. Czy tylko polskich? Na całym świecie w ciągu minionych 31 lat, Jany, Johny i Jeany wszystkie swoje nadzieje na lepszą i piękniejszą przyszłość wiązali z powstaniem i rozwojem kraju radzieckiego. W nim znaleźli ludzie pracy ze wszystkich kontynentów globu żywe ucieleśnienie swoich tęsknot za życiem, w którym człowiek człowiekowi przestaje być wilkiem, w którym nikt nikogo nie uciska i nie wyzyskuje, w którym słowo człowiek — jak pięknie pisał Maksym Gorkij — zaczyna brzmieć dumnie.

Od pierwszych chwil swego istnienia stał się Związek Radziecki, partia, która jego zwycięstwa organizuje, idea, która mu przyświeca — drogowskazem klasy robotniczej i najszerszych mas ludzi pracy na całym świecie. I od pierwszych chwil jego istnienia Związek Radziecki, jego partię komunistyczną, jego wodzów, Lenina i Stalina — znienawidziła burżuazja całego świata tak straszliwie, jak tylko mogą nienawidzieć ludzie, którzy czują, że podstawy ich panowania klasowego, ich prawa do eksploatacji cudzej pracy zostały śmiertelnie podcięte.

W tę noc z siódmego na ósmy listopada 1917 roku, kiedy uzbrojeni robotnicy i rewolucyjni chłopi w mundurach żołnierskich i marynarskich wtargnęli do Pałacu Zimowego w Piotrogrodzie, aresztowali rząd burżuazyjny i wprowadzili własną władzę — runął mit o nienaruszalności i niezmienności ustroju kapitalistycznego, runął mit o bezsilności ludzi pracy wobec przemocy państwowej wroga klasowego. Mówił kiedyś Józef Stalin, że jednym z największych osiągnięć rewolucji radzieckiej jest podniesienie na całym świecie wiary mas pracujących we własne siły, we własne możliwości — bez czego nie może przecież być mowy o skutecznej walce wyzwoleńczej.

Rewolucja radziecka spełniła to zadanie. Rewolucja radziecka i powstanie władzy robotniczo-chłopskiej na jednej szóstej kuli ziemskiej uskrzydliły i urealniły dążenia milionowych mas prostych ludzi we wszystkich częściach świata, wykazały im postępową i przodującą rolę klasy robotniczej oraz siłę zorganizowanego wokół słusznej ideologii świata pracy, wykazały im realną możliwość obalenia władzy burżuazji i urzeczywistnienia rządu robotniczo-chłopskiego.

Ileż zaciekłego wysiłku włożyły klasy kapitalistyczne w ciągu minionego trzydziestolecia, by zdusić tę wiarę mas ludowych, by z powrotem wdeptać w błoto powstającą do walki godność człowieka pracy.

Na młodą republikę radziecką rzucono zbrojne krucjaty czternastu państw kapitalistycznych z Anglią, Francją i Stanami Zjednoczonymi na czele. Najhaniebniejszą kartą burżuazji polskiej pozosta-

nie fakt, że w tym zalewie wstecznictwa, który pogrążyć miał Europę w mroki średniowiecza, nie brakło i wojsk Piłsudskiego.

Najpiękniejszą kartą polskiego ruchu robotniczego pozostanie udział wybitnych jego wodzów Feliksa Dzierżyńskiego, Juliana Marchlewskiego, Feliksa Kona i wielu innych na barykadach rewolucji rosyjskiej i postawa polskiej klasy robotniczej, która zmusiła Piłsudskiego do zawarcia pokoju.

Kiedy rewolucja złamała — nie bez pomocy akcji solidarnościowej robotników na całym świecie — zbrojną interwencję i jeszcze wyżej podniosła sztandar jedynego państwa socjalistycznego — rozpętano przeciwko niej kampanię oszczerstw, kalumni, ideologicznych podjazdów, jakiej nie znały dotąd dzieje dywersji i prowokacji. Burżuazja ze skóry wychodziła, by obniżyć i zohydzić w oczach swych mas ludowych rosnący autorytet kraju socjalizmu. Ze skóry wychodziły też agentury ideologiczne burżuazji w ruchu robotniczym spod znaku II Międzynarodówki, by wykoszlawić pojęcie ludzi pracy o Związku Radzieckim, by wypaczyć ich pojmowanie socjalizmu, by socjalizmowi Związku Radzieckiego przeciwstawić rzekomy „socjalizm" mieszczący się w ustroju kapitalistycznym, socjalizm według recepty Blumów i Bevinów. (Trudno w tym miejscu nie wskazać na realizację tego „zachodnio-europejskiego socjalizmu" w postaci „socjalistycznego" ministra Mocha, strzelającego do robotników francuskich i „socjalisty" Bevina, zaprzedającego interesy swego kraju bankierom nowojorskim).

Czyż nie pamiętamy zresztą, co się w tej dziedzinie wyczyniało u nas?

Z gazet i książek, z ekranów i scen, z ambon i katedr profesorskich zalewano nas potokami kłamstw i bredni o państwie radzieckim, usiłowano rozżarzyć szowinistyczną nienawiść do Związku Radzieckiego, judzono, i szczuto. Na ciężkie lata więzienia, na męki Berezy Kartuskiej, na śmierć skazywano komunistów polskich — robotników, chłopów i postępowych inteligentów, którzy zdzierali maskę z pseudopatriotycznych i pseudosocjalistycznych frazesów, odsłaniali ich nacjonalistyczną i szowinistyczną treść, wskazywali, że u źródeł kampanii antyradzieckiej leży przeraźliwy strach burżuazji, by polskie masy robotnicze nie poszły za przykładem mas robotniczych Rosji.

Walka przeciwko Związkowi Radzieckiemu, szczucie przeciwko państwu socjalistycznemu było zawsze w Polsce — jak i na całym świecie — walką o utrzymanie klasowej władzy fabrykantów i obszarników. Solidarność ze Związkiem Radzieckim, z rewolucją radziecką — była zawsze w Polsce — i na całym świecie — najściślej związana z walką o lepsze jutro ludzi pracy, z walką o socjalizm we własnej ojczyźnie.

Dlatego każde osiągnięcie Związku Radzieckiego odczuwane było w Polsce, wśród komunistów i uczciwych socjalistów, wśród szerokich warstw ludzi pracy, jako zwycięstwo polskiej klasy robotniczej. I dlatego płonęły w celach więzień sanacyjnych niegasnącym ogniem wielkie piece Magnitogorska.

Nie zawiodła wiary polskiej klasy robotniczej, polskich mas ludowych rewolucja radziecka. Nie zawiodła 31 lat temu, kiedy z jej rąk otrzymywaliśmy niepodległość — zaprzepaszczoną później przez polską burżuazję i jej pomocników. Nie zawiodła w chwilach najcięższych dla naszego narodu, w okresie okupacji hitlerowskiej — niosąc nam wolność po raz wtóry i dając masom ludowym naszego narodu możność wkroczenia na drogę wiodącą do socjalizmu. Nie zawodzi i dziś, stanowiąc podstawę i oparcie nienaruszalności naszych granic i naszej niepodległości, stanowiąc wreszcie dla nas skarbnicę doświadczeń na naszej drodze walki o ustrój socjalistyczny w Polsce.

H. W.

Lenin i Stalin w r. 1918 omawiają plany strategiczne









Członkowie komsomolskiej, partyzanckiej organizacji „Młoda Gwardia" (od góry) Oleg Koszowy, Uliana Gromowa i Sieroża Tiulenin

O NOWYM CZŁOWIEKU W ZSRR

JANUSZ PRZYMANOWSKI, mjr

„Naprzód młodzieży świata,
Nas braterski połączył dziś marsz,
Groźne przeminą lata,
Hej, kto młody — pójdź z nami i walcz".

(Hymn Światowej Federacji Młodzieży Pracującej).

Znane i imponujące są cyfry osiągnięć radzieckich, stalinowskich pięciolatek. Cyfry te, które wojna zmieniła w czołgi, działa, samoloty i ciągniki widziałeś na własne oczy, gdy Armia Radziecka wyzwalała nasz kraj. Jak lawina toczyły się za Niemcem stalowe socjalistyczne dywizje, pułki i armie. Niebo pełne było stalowych groźnych ptaków. Gdy nastał pokój, cyfry radzieckich planów przeistoczyły się w tysiące ton ziarna, w maszyny i fabryki, które Ludowa Polska otrzymała z ZSRR jako pomoc w odbudowie oraz w ramach umów handlowych.

I wreszcie najgłębszym wyrazem treści socjalistycznego państwa byli ci ludzie, którzy przyszli do nas, by nam pomagać, walczyć i pracować, by wychowywać nasze młode kadry. Któż z Twoich starszych kolegów lotników bojowych nie pamięta ukochanego dowódcy pułku „Warszawa" — pułkownika Tałdykina, czy nieustraszonego myśliwca kpt. pil. Olega Matwiejewa — ludzi, którzy oddali wszystkie swe umiejętności, pracę i to co mieli najcenniejszego — życie — by zbudować i umocnić nasze polskie lotnictwo. A było ich setki.

Ci wszyscy, którzy ich znali, wiedzą, jak cenni, jak oddani pracy, jak bohaterscy byli ci ludzie, którzy wyrośli z Rewolucji Listopadowej, z nowego socjalistycznego ustroju.

W ZSRR wraz z gigantycznymi fabrykami, potężnymi elektrowniami i olbrzymimi hutami budując je i tworząc wyrósł nowy człowiek. Człowiek, dla którego każdy pracujący jest bratem, dla którego praca jest sprawą honoru i dumy, dla którego najwyższym celem jest walka o sprawiedliwość społeczną i wolność wszystkich narodów.

Człowieka tego zrodził nowy ustrój społeczny, wychował Komsomoł i partia bolszewicka.

Trzydzieści lat temu Twoi rówieśnicy walczyli w szeregach Rewolucji. Gdy przyszły lata budowy radzieckiego państwa ruszyli do pracy. Na odzew Komsomołu 350 000 młodzieży wzięło udział w wykonaniu I planu pięcioletniego. 13 000 budowało moskiewskie metro, 36 000 wydobywało węgiel w Donbasie, pół miliona poszło do pracy w kołchozach.

W ciągu dwu pięciolatek uczelnie w ZSRR ukończyło 118 000 młodych techników i inżynierów, 69 000 agronomów, 19 000 nauczycieli, 8 000 lekarzy.

Z radzieckiej młodzieży wyszli słynni przodownicy pracy: Stachanow, Angelina, Krzywonos i tysiące innych, którzy wprowadzając nowe metody i prześcigając czas skracali terminy wykonania planów. Ci zwykli, miłujący pokój ludzie radzieccy zwyciężyli w czasie wojny potężną machinę wojenną faszystowskich Niemiec.

Niemieckich generałów pobili radzieccy lekarze i nauczyciele, robotnicy i kołchoźnicy, inżynierowie i uczniowie szkół.

Znane Ci są dobrze nazwiska bohaterskich lotników, wychowanków Komsomołu i partii bolszewickiej: Tałałychina, Gastello, Pokryszkina, Kożeduba i innych. Znane ci są nazwiska Twych rówieśników: Kosmodemiańskiej, Matrosowa, bohaterów „Młodej Gwardii". 70% partyzantów radzieckich to byli chłopcy i dziewczęta w Twoim wieku. Ponad milion młodych przodowników pracy wykuwało swą pracą zwycięstwo na froncie.

Dziś po wojnie młodzież radziecka buduje znowu potęgę swego kraju. 31 800 000 uczy się w 193 000 szkół powszechnych i średnich. Studiuje 674 000 na wyższych uczelniach, 23 000 komsomolców odbudowuje Stalingrad, 45 000 — Donbas, 20 000 Dnieproges. Brygada młodzieżowa Anny Kuźniecowej już w roku 1947 wypełniła plan produkcji przewidzianej na rok 1950. Na 30-tą rocznicę Rewolucji Październikowej 25 000 komsomolców wypełniło normy 3- i 4 letnie, ponad 3 000 — normy 5-letnie. Młodzież radziecka zwycięża czas, pracą swą buduje lepsze jutro.

Młodzież ta to przykład dla Ciebie. W walce o postęp i pokój na świecie Twoi radzieccy koledzy wskazują Ci drogę.

Jeden z bohaterów „Młodej Gwardii", komsomolec Oleg Koszowy na chwilę przed śmiercią stojąc przed niemieckim gestapowcem powiedział:

„Nie wy jesteście straszni, wy już jesteście rozbici i skazani na zagładę, straszne jest to, co was zrodziło i rodzi, choć ludzie od tak dawna istnieją na świecie i osiągają tak promienne szczyty w dziedzinie myśli i pracy... Zaraza ludożerstwa toczy dusze już nie tylko pojedyńczych ludzi, ale całych narodów i zagraża istnieniu ludzkości. Ta zaraza ludożerstwa, straszniejsza niż dżuma, będzie toczyć świat tak długo, dopóki jego dobrami cieszyć się będą nie ci, którzy je tworzą, dopóki nieograniczoną władzę nad ludźmi będą posiadać wyrodki ludzkości, które skupiły w swych rękach wszystkie bogactwa świata... Na próżno ci panowie w śnieżnej bieliźnie spodziewają się ujść przed sądem historii. Obryzgani krwią stoją już przed jego groźnym obliczem.... Żałuję tylko, że nie będę dłużej walczyć w szeregach mojego narodu i całej ludzkości o sprawiedliwy, uczciwy ustrój. Przesyłam swe ostatnie pozdrowienie tym wszystkim, którzy o ten ustrój walczą...".

My, młodzież polska, zapamiętajmy słowa naszego kolegi Olega Koszowego. Nie zbraknie nas w szeregach postępowej młodzieży świata w walce o postęp, pokój i socjalizm.

Tradycja Październikowej Rewolucji, tradycja walki radzieckiej młodzieży są naszymi tradycjami, tradycjami postępowej młodzieży całego świata.

MYŚLIWIEC NIE WRÓCIŁ DO BAZY



JANUSZ MEISSNER

„W Moskwie podczas jednego z przyjęć, jakie Generalissimus Stalin wydał na cześć delegacji polskiej, padły z ust tego wielkiego przyjaciela naszego narodu takie oto słowa:

„Nie chcemy, byście wierzyli nam tylko na słowo. Oceniajcie naszą przyjaźń dla was wedle faktów, wedle tego co robimy dlą waszej sprawy

A faktów było w istocie nie mało... Armia Radziecka dała żołnierzom polskim broń do ręki i to broń tak wspaniałą, jakiej nie mieli przedtem we własnym kraju. Oprócz broni, oprócz armat, czołgów i samolotów Armia Radziecka dała jeszcze swych instruktorów, którzy nam pokazali, jak należy posługiwać się tą bronią i bić się o swoją Ojczyznę

*Rzućmy okiem na niektóre cyfry kartoteki personalnej naszego Ministerstwa Obrony Narodowej, które ilustrują nam drobną cząstkę historii Odrodzonego Wojska Polskiego, będącej zarazem historią polsko-radzieckiej przyjaźni i polsko-radzieckiego braterstwa broni. Wieluż to oficerów radzieckich pośpieszyło w najkrytyczniejszych momentach do naszych szeregów, by szkolić żołnierza polskiego i zapełnić luki w korpusie oficerskim, bez którego nie można było odbudować wojska i wychować nowych kadr młodych polskich oficerów. Wieluż wreszcie oficerów radzieckich przelało krew i oddało życie w szeregach Wojska Polskiego, krwią swoją i życiem pieczętując przyjaźń i polsko-radzieckie braterstwo broni"...**

Lotnictwo Polski Ludowej zna wiele nazwisk tych, którzy przyszli do nas jako instruktorzy a stawali się serdecznymi przyjaciółmi i braćmi. O jednym z nich o „Batce" - „Ojczulku", o pułkowniku Tałdykinie i jego lotniczej śmierci mówi to opowiadanie...

Był bardzo ambitny: polski pułk, którym dowodził, musiał być najlepszym pułkiem myśliwskim w całym lotnictwie. To, że sam był Rosjaninem i Obywatelem Związku Radzieckiego, w najmniejszym stopniu nie wchodziło w grę; był przekonany, że jego polscy piloci i mechanicy mogą i powinni zdobyć sobie najwyższe uznanie Naczelnego Dowództwa oraz sławę najbardziej bojowych załóg w tej kampanii, do której sam ich przygotował. Dlatego oszczędzał mniej doświadczonych młodzików, póki nie oswoili się z zadaniami na froncie pod okiem starszych kolegów lub pod jego osobistym przewodnictwem. Dbał o nich bardzo i rzeczywiście wydoskonalił ich znakomicie kosztem stosunkowo małych strat w ludziach i sprzecie.

Mówili o nim teraz poważnie lub ze wzruszeniem, które niezręcznie maskowały uśmiechy zdradzane przez lekką mgłę spojrzeń. Z tych meskich wspomnień o dowódcy, który darzył ich swoją przyjaźnią, wyłoniła się wreszcie opowieść o jego śmierci.

* * *

Był dzień 16 marca roku 1945. Pułk części swych sił stał na lotnisku pod Frydlądem Pomorskim, podczas gdy pozostałe, mniej doświadczone załogi przebywały jeszcze w Bydgoszczy.

Na frydlądzkim lotnisku Schoenfeld chmurne niebo przeglądało się w wielkich kałużach wody. Ziemia już nieco rozmarzła i grunt stawał się tu i ówdzie grząski, zdradliwy dla samolotów, których koła wrzynały się weń głębokimi koleinami. Zimne ranki i noce ścinały jeszcze powierzchnię lotniska w chrupiące tafelki lodu, ale w południe przy startach i lądowaniach błoto tryskało czarnymi gejzerami spod maszyn.

W powietrzu wisiała mgła. Powiewy nadciagające leniwie z północy rozpedzały ją nieco, lecz wraz z nimi górą wlokły się nowe jej warstwy i — gdy wiatr omdlewał — opadały niżej, by znów przesłonić widok. Mimo to ppłk Tałdykin z samego rana przyleciał z Bydgoszczy, aby osobiście pokierować lotami: nadeszły wiadomości o desantach niemieckich pod Kołobrzegiem, gdzie broniły się duże siły niemieckich wojsk lądowych wspomagane z morza przez okręty i samoloty z powietrza.

O dziewiątej — mimo bardzo niepomyślnego komunikatu meteorologicznego — podjęto próbę lotu. Ale mgła była tak gęsta, że widoczność zmniejszyła się do pięćdziesięciu metrów. Wstrzymano wyprawę.

Potem zaczął padać deszcz.

Przed południem jeszcze trzykrotnie alarmowano załogi oczekujące w pogotowiu na start i po trzykroć odwoływano alarm, bo lot okazał się niemożliwy.

Wreszcie dowódca pułku wysłał kpt. Gajewa na rozpoznanie pogody. Gajew wykołował na skraj lotniska, dał pełny gaz i po kilku sekundach znikł ze swym Jakiem z oczu patrzących: wsiąkł we mgłę, która pochłonęła go wraz z maszyną. Mogło się zdawać że się w niej rozpuścił. Ale po chwili jego silnik dał się słyszeć od strony miasta. Warkot tężał i rósł, aż zagrzmiał w górze nad lotniskiem i znów ucichł oddalając się w kierunku Połczyna.

Załogom pozwolono tymczasem zjeść obiad. Posilali się wszyscy razem nadsłuchując, czy Gajew nie wraca. Deszcz ustał i świeży powiew przeganiał raz po raz tumany mgły. W pewnej chwili z daleka doszedł ich uszu niewyraźny zbliżający się odgłos. Ale to nie był odgłos wydawany przez silnik samolotu: mokrą, oślizgłą

* Z art. gen. bryg. E. Kuszko „O instruktorach radzieckich" w n-rze 2 1948 r. „Naszej Myśli".

szosą na „złamanie karku“ gnał motocyklista z rozkazem z dowództwa dywizji.

* * *

Tałdykin odsunął talerz, rozwinął arkusz papieru i przeczytał:

„Nieprzyjaciel ląduje pod Kołobrzegiem. Za wszelką cenę wysłać samoloty szturmowe w osłonie myśliwców, celem przeszkodzenia desantom“.

Powiódł wzrokiem po twarzach dokoła i spotkał czujne spojrzenia ich oczu. Uderzył dłonią o blat stołu. To było beznadziejne zadanie: w takiej mgle?...

Polecicie ze mną — powiedział do mjra Laskowskiego i — wsunąwszy rozkaz do kieszeni — z powrotem zabrał się do jedzenia.

Laskowski już skończył jeść i zapalił papierosa. Zdawało mu się, że znów słychać warkot silnika. Podszedł do okna i spojrzał w niebo. Jednolita szara, bezkształtna warstwa chmur i mgły wisiała nisko, nieomal łącząc się z ziemią. Dobywał się z niej basowy szept z każdą sekundą nabierając dźwięku, aż przeszedł w gardłowy baryton i udzielił się szybom, które zadrżały leciutko, jakby w odpowiedzi na wezwanie.

Gajew wraca — powiedział major — pójdę tam.

Ppłk Tałdykin skinął głową:

— Idźcie.

Kilku pilotów wyszło wraz z Laskowskim.

Samolotu nie było widać, ale powietrze wibrowało głośnym warkotem, który wdrażał się w przestrzeń upchaną mgłą i miękką ciszą. Leciał z północy, nisko nad torem kolejowym ginąc raz po raz w puchowej pierzynie chmur i wypadł z nich tuż przed skrajem lotniska. Jak niewyraźny cień przemknął bokiem, położył się w lekki skręt i zniknął znowu, aby po chwili zamajaczeć pod wiatrem schodząc do lądowania. Silnik ścichł i słychać było wyraźnie lekki poświst pędu, zamierający w miarę jak maszyna traciła szybkość, by wreszcie zachrobotać na ziemi odrzucając na obie strony bryzgi wody i błota.

Kpt. Gajew podkołował ostrożnie do swego miejsca zaparkowania i wyłączył. Mechanik pomógł mu wyjść z kabiny i odpiąć spadochron. Tymczasem ppłk Tałdykin ukazał się na ścieżce od strony budynków mieszkalnych i przy-



śpieszając kroku, dążył wprost ku nim.

— No, jak? — wołał z daleka.

Gajew ruszył na jego spotkanie.

Tu chyba najgorzej, pułkowniku — powiedział spoglądając niechętnie w niebo. — Ale jak się minie jeziora za Teschendorfem — można wytrzymać, chociaż pułap wszędzie niski — do dwustu metrów.

— A dalej? — spytał Tałdykin.

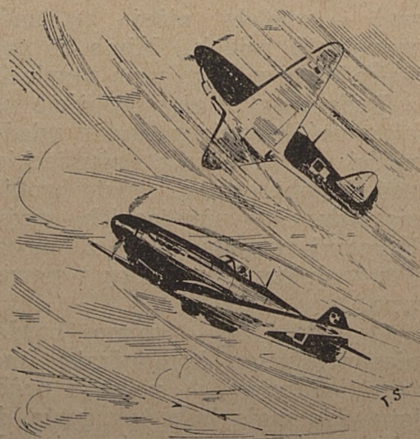
— Dalej — rozmaicie: raz gorzej, raz lepiej. Mnie się zdaje, że na ogół pogoda się tam poprawia.

Pułkownik spojrzał na zegarek. Było dwadzieścia minut po drugiej.

— Polecimy — zadecydował.— Telefonujcie do szturmowców.

* * *

Garbate Iły w ciasnym szyku płynęły nad zamgloną ziemią jak stadko potwornych, czarnych ryb w zmętniałej, stojącej wodzie. Znad lasu, pikowanego przesiekami w równe prostokąty jak watowana kołdra, wyszły pomiędzy kręte, wydłużone zatoki jezior, dokoła których wiły się asfaltowe szosy przeskakując rozkraczonymi wiaduktami przez prosty tor kolejowy.



Pułap chmur podnosił się stopniowo i raz nawet słońce usiłowało prześwietlić ich jednolitą warstwę, a pole widzenia powiększyło się znacznie. Ppłk Tałdykin lecąc po prawej stronie ugrupowania szturmowców wzniósł się wyżej, a Laskowski zwolna wyrównywał na lewo póki nie napotkał nowej warstwy mgły, która znów zmusiła go do obniżenia się na poziom Iłów.

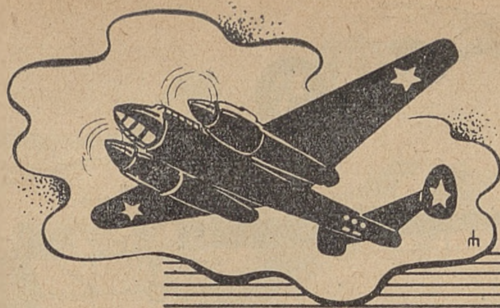
Od tej chwili pułap ponownie zaczął opadać i to tak gwałtownie, że trzeba było domknąć gaz, aby nie zagubić się wśród chmur. Na wprost, w stronie Połczyna kłębiło się tuż nad ziemią, a na prawo i na lewo chmury pełzały po wierzchołkach drzew czepiając się lasów i szczelnie wypełniając przerwy między nimi nieprzeniknionym, gęstym tumanem.

Horyzont zamknął się dokoła i zacieśniał się coraz bardziej. Tylko z tyłu, za ugrupowaniem pozostała jeszcze niska luka w ciemniejącej, szarej masie chmur i mgły jak otwór gardzieli, która połknęła grupę szturmowców i dwa towarzyszące im Jaki. Niepodobieństwem było pchać się dalej i ppłk Tałdykin bez słowa przyjął do wiadomości decyzję dowódcy Iłów, które sprawnie zawróciły nad szosą, jeszcze widoczną między pierwszymi domkami Połczyna. Laskowski dostrzegł w skręcie wieżę kościoła, która we mgle przemknęła mu pod skrzydłem jak mętny majak i trzymał się lewego skraju szyku wypatrując z natężeniem ziemi. Odgadywał teren przed sobą, odtwarzał jego kształty i znajome fragmenty z ledwie dostrzegalnych zarysów, które od czasu do czasu ukazywały mu się na chwilę, aby zaraz utonąć w mlecznej głębi. Spojrzał na busolę, stwierdził, że kurs jest właściwy i rozejrzał się po ugrupowaniu, aby policzyć szturmowców.

Szli bardzo ciasnym szykiem, skrzydło w skrzydło, jak rota żołnierzy przy paradnej zmianie warty. Nieco z tyłu za nimi i niżej leciał Tałdykin oddalając się od nich pod niewielkim kątem w prawo.

Gardziel przestrzeni wolniejszej od chmur wydłużyła się tymczasem i zdawała się zaciskać jeszcze bardziej. Jej zamglony otwór, nie-

(c. d. na stronie ostatniej)



SAMOLOTY ZSRR

17) ANDRZEJ SAMEK

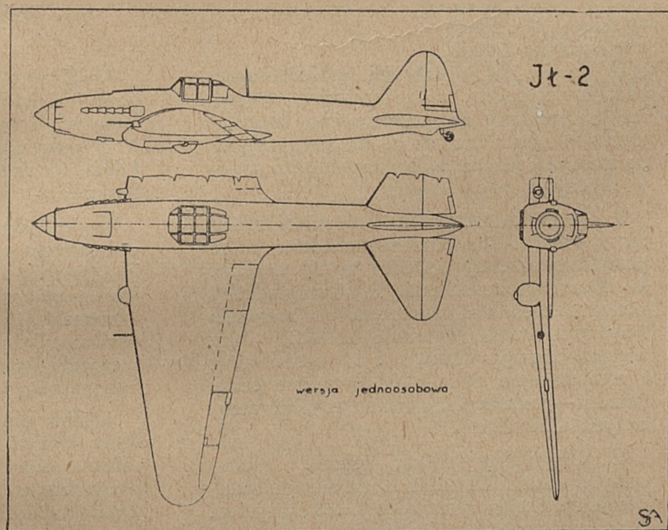
IŁ - 2

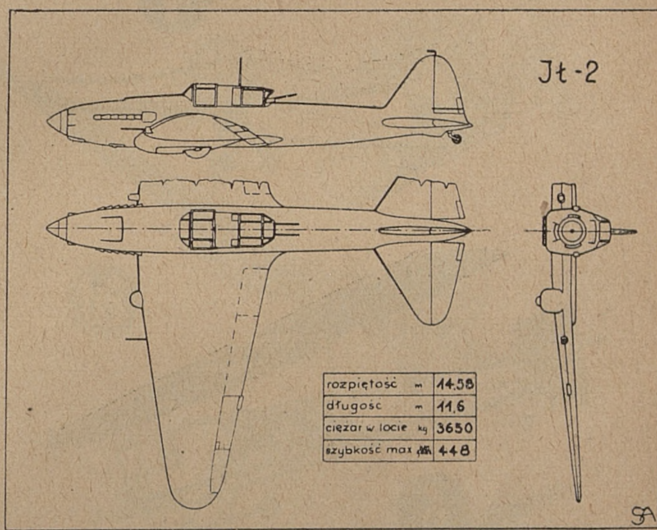
Samolot szturmowy konstrukcji S. Iliuszyna. Pojawił się on na początku 1942 roku. Samolot ten zaprojektowano zgodnie ze słuszną koncepcją, że atak z niskiego lotu poziomego jest bardziej korzystny, gdyż daje mniejsze straty własne niż używanie samolotów nurkowych. Teorię tę potwierdziły niezwykle niskie straty samolotów Ił-2.

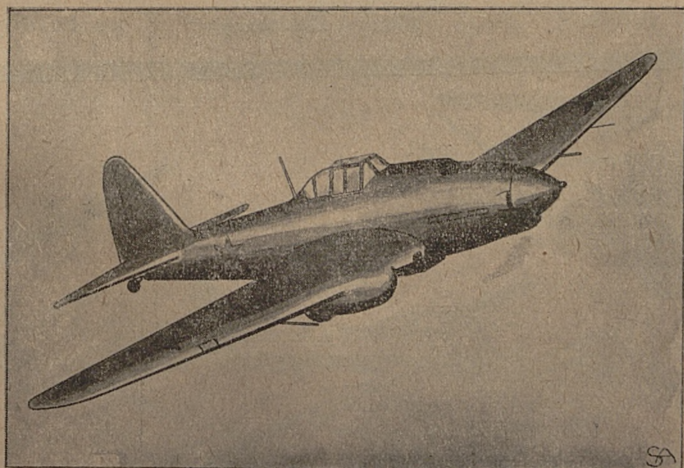
Samolot Ił-2 posiada staranne opancerzenie na wszystkich żywotnych częściach silnika i kabiny pilota. Pokrycie silnika posiada 6 mm płytę pancerną; podobnie chłodnice płynu, oleju i zbiorniki paliwa są silnie opancerzone.

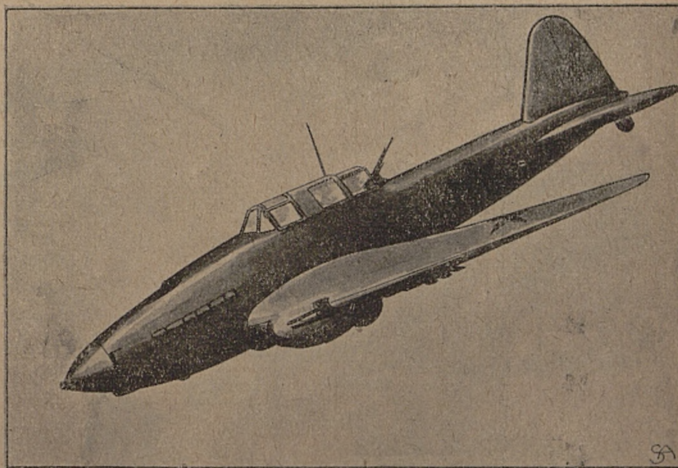
Specjalne szyby pancerne chronią pilota z przodu, z tyłu znajduje się ruchoma płyta osłaniająca głowę. Dzięki temu opancerzeniu Ił-2 jest właściwie niewrażliwy na ogień karabinów maszynowych. Ciężki pancerz spowodował obniżenie pułapu i zmniejszenie zwrotności maszyny, co szczególnie przy pierwszej jednoosobowej wersji wymagało eskorty samolotów myśliwskich. Nowa wersja samolotu Ił-2 posiadająca stanowisko strzeleckie z tyłu, usunęła i tę trudność. Samolot Ił-2 był używany prawie niezależnie od warunków atmosferycznych, stosując metodę zaskoczenia nieprzyjaciela. Głównym celem ataków były zgrupowania czołgów oraz ciężkiej artylerii, jak również wszelkie koncentracje wojsk, poprzedzające ofensywy niemieckie. Nalotów dokonywano przeważnie w ten sposób, że grupa okrążała cały cel, następnie poszczególne maszyny niszczyły artylerię przeciwlotniczą i właściwe obiekty. Ataki poprzedzał dokładny zwiad fotograficzny. Kierunek nalotu obierano na własne pozycje, by zaskoczyć nieprzyjaciela i ewentualnie ułatwić uszkodzonym maszynom powrót. Taktyka ta dawała świetne wyniki. Ił-2 jest jednym z najpopularniejszych samolotów świata. Na Zachodzie znany jest pod nazwą „stormowik". Konstrukcja: dolnopłat wolnonośny, metalowy. Skrzydła i przód kadłuba pokryte są blachą, część tylna sklejką. Stateczniki metalowe, usterzenie pokryte płótnem. Podwozie chowane do tyłu, kółko ogonowe stałe.

Silnik AM-38 mocy 1 300 KM, rzędowy, 12-cylindrowy, chłodzony płynem. Śmigło trójramienne metalowe. Uzbrojenie składa się z dwóch działek i dwóch karabinów maszynowych w skrzydłach. Główną broń stanowią pociski rakietowe. Wersja dwuosobowa posiada z tyłu jeden lub dwa karabiny maszynowe na obrotniku. Dla zadań specjalnych Ił-2 może być zaopatrzony w dwa działka pokładowe. Załoga składa się z jednego lub dwóch ludzi.











ROZWÓJ SAMOLOTOW ZSRR

Inż. E. ŁUGOWOJ

1. W roku 1878, na długo przed braćmi Wright, młody oficer rosyjski A. Możajski opracował projekt samolotu. Samolot ten wbrew wówczas panującym kierunkom konstrukcji, miał wszystkie elementy współczesnego samolotu: skrzydła, kadłub, podwozie na kołach, stery wysokości i kierunkowe. Dzisiejsza nauka potwierdziła w zupełności prawidłowość wyliczeń Możajskiego, stwierdzając, że samolot był zdatny do lotów. Model samolotu Możajskiego latał nienagannie. Sam samolot jednak, jakkolwiek w czasie prób oderwał się od ziemi, po krótkim locie uległ katastrofie. Powodem jej było ubóstwo konstruktora, któremu brak było odpowiednich technologicznie materiałów na budowę samolotu.

2. Ciekawy ten samolot o dwubelkowym kadłubie, skonstruowany w r. 1909 przez zdolnego konstruktora rosyjskiego A. Porochowszczyka, odznaczał się nie tylko dobrymi właściwościami pilotażowymi, lecz także posiadał opancerzenie, podstawę do zamocowania kaemu i urządzenie do zrzucania bomb. Dla transportu maszynę można było rozebrać na części w przeciągu pięciu minut.

3. W latach 1909—1914 rosyjski konstruktor J. Hakkel zbudował 9 samolotów, które pomyślnie przeszły wszelkie proby w locie. W roku 1911 konstruktor został nagrodzony wielkim medalem srebrnym na Pierwszej Międzynarodowej Wystawie Lotniczej. Największą zasługą Hakkla było opracowanie i zrealizowanie nowego na ówczesne czasy układu — bimonoplanu (dwupłat o nie związanych skrzydłach).

4. Oryginalny samolot „kaczka" zbudowany w roku 1912 przez A. Sziukowa. Ustawienie opierzenia ogonowego przed skrzydłem podniosło stateczność w locie.

5. Pierwszy w świecie udany samolot 4-silnikowy „Ruskij Witaź" zbudowany przez I. Sikorskiego i jego grupę konstrukcyjną. Ciężar w locie tego olbrzyma wynosił 5 ton. W roku 1913 samolot ten zdobył rekord światowy, utrzymując się przez 1 godzinę 54 minuty w powietrzu z 7 pasażerami na pokładzie.

6. Pierwszy w świecie ciężki samolot stosowany w walce — „Ilia Muromiec" — zbudowany przez grupę konstruktorów rosyjskich pod kierownictwem I. Sikorskiego. Wyposażony był on w 4 silniki po 150 KM. Rozwijał maksymalną szybkość 90 — 100 km/godz. Ustalono na nim cały szereg rekordów światowych. Był to pierwszy „komfortowo" urządzony samolot. Posiadał on między innymi ogrzewanie gazami z silnika i oświetlenie elektryczne.

7. Zdolny konstruktor rosyjski D. Grigorowicz, który stworzył wiele samolotów lądowych i morskich, zbudował w roku 1914 pokazaną tu latającą łódź „M-5". Łódź ta osiągała maksymalną szybkość 125 km/godz — ogromną, jak na owe czasy.

8. W roku 1913 W. Ślesarow opracował projekt największego w świecie samolotu, znacznie większego od „Ilii Muromca", nazwanego później „Światogor". Samolot odznaczał się doskonałością form zewnętrznych i głębokim przemyśleniem każdego szczegółu konstrukcyjnego. Budowę samolotu zakończono w roku 1915.

9. Pierwszy samolot wojskowy zbudowany w radzieckich fabrykach lotniczych — samolot zwiadowczy „R-1". Samolot ten przez długie lata figurował na uzbrojeniu armii radzieckiej. Słynnego przelotu Moskwa — Chiny w roku 1925 dokonano właśnie na „R-1".

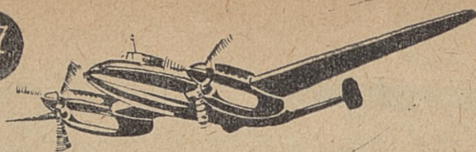
10. Pierwszy radziecki myśliwiec jednomiejscowy „Il-400", skonstruowany przez Polikarpowa w roku 1925. Posiadał on wolnonośne skrzydło bez jakichkolwiek zastrzałów, czy cięgien, dzięki czemu odznaczał się małym oporem czołowym. Pod tym względem przewyższał on odpowiednie konstrukcje innych krajów, gdzie jedynym stosowanym dla myśliwców typem był dwupłat.

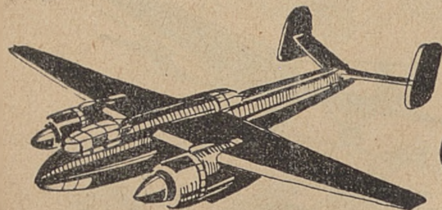
11. W roku 1923 konstruktor radziecki A. Tupolew zbudował pierwszy całkowicie metalowy radziecki samolot wojskowy — zwiadowczy ANT-3. Na tym samolocie dokonano w roku 1926 raidu po Europie, a w roku 1927 przelotu Moskwa—Tokio.

12. Pierwszy radziecki dwusilnikowy całkowicie metalowy bombowiec ANT-4 (TB-1) konstrukcji Tupolewa. Samolot produkowany był seryjnie. Na jednym z samolotów tego typu, nazwanym „Ojczyzna Rad", dokonano w roku 1929 przelotu Moskwa — Nowy Jork poprzez Syberię i Daleki Wschód. Długość trasy 20 000 km. (Z tego 8 000 km samolot przeleciał nad wodą).

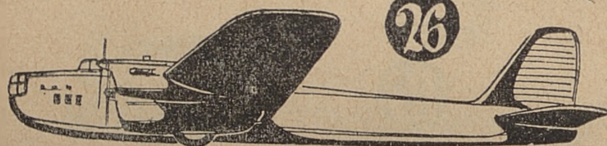
13. Samolot zwiadowczy, lekki bombowiec „R-5", zbudowany przez Polikarpowa w roku 1927. Przez długi czas był na uzbrojeniu armii radzieckiej. Samolot ten wsławił się również w czasie ekspedycji dla ratowania załogi statku „Czeluskin". Na międzynarodowym konkursie samolotów zwiadowczych w Teheranie samolot „R-5" zajął pierwsze miejsce, wyprzedzając znacznie wszystkie samoloty innych państw.

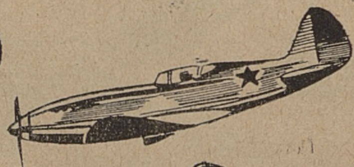
14. Samolot szkolny Po-2 (dawniej zwany U-2), skonstruowany w roku 1927 przez N. Polikarpowa. Samolot ten stosuje się do dziś dla najróżniejszych zadań. Pomimo swych małych wymiarów i niewielkiej szybkości oddał on ogromne usługi w okresie wojny jako samolot łącznikowy, zwiadowczy, lekki bombowiec nocny i samolot wspomagający partyzantów.

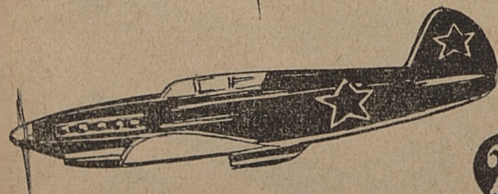


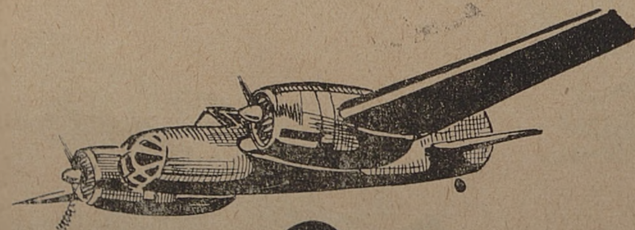












15. Jednomiejscowy myśliwiec „I-5", konstrukcji D. Grigorowicza, zaprojektowany w roku 1929. Odznaczał się on wielką szybkością jak na ten okres czasu. Był wówczas najlepszym myśliwcem w świecie.

16. Ciężki, 4-silnikowy bombowiec ANT-6 (TB 3) konstrukcji Tupolewa przez długi czas figurował na uzbrojeniu wojskowego lotnictwa radzieckiego. Na jego wzór zbudowano cały szereg samolotów nie tylko radzieckich, lecz i zagranicznych.

17. Olbrzymi samolot ANT-20 „Maksym Gorkij" zbudowany w roku 1933—34 pod kierownictwem Tupolewa. Był to w swoim czasie największy samolot lądowy na świecie. 8 silników o całkowitej mocy 7 000 KM, pozwalało mu rozwinąć szybkość do 280 km/godz przy ciężarze w locie 42 000 kg.

18. Jednomiejscowy myśliwiec „I-15" konstrukcji N. Polikarpowa, który przeszedł pierwsze próby w locie w roku 1933. Odznaczał się on wielką szybkością i dobrą zwrotnością, dzięki czemu był jednym z najlepszych myśliwców-dwupłatów tego okresu. Przez długi czas był on na uzbrojeniu armii radzieckiej. Na „I 15" pilot W. Kokkinaki osiągnął wysokość 15 000 m, bijąc rekord światowy. W dalszych wersjach Polikarpow udoskonalił swój myśliwiec, wprowadzając chowane podwozie.

19. Jednomiejscowy szybki myśliwiec „I-16", zbudowany w roku 1935 przez N. Polikarpowa, dzięki dużej szybkości był jednym z najlepszych myśliwców w świecie. Brał udział w walkach pod Chałchin-Goł, w Finlandii, a także w początkach Wielkiej Wojny w obronie Ojczyzny. Na samolocie tym myśliwcy radzieccy strącili wiele maszyn nieprzyjacielskich.

20. Wyczynowy samolot ANT-25, zbudowany przez Tupolewa. We wrześniu 1934 roku załoga pod dowództwem Gromowa dokonała na tym samolocie lotu po zamkniętym kręgu w czasie 75 godzin przebywając 12 411 km. Do 1938 roku rekordu tego nikt nie przewyższył. Na tym samym samolocie w czerwcu 1936 roku Czkałow, Bajdukow i Bieliakow dokonali przelotu po trasie stalinowskiej Moskwa — Wyspa Opatrzności (dziś wyspa Czkałowa). W lipcu 1937 roku Czkałow, a po nim Gromow dokonali na ANT-25 przelotu przez biegun północny.

21. Dwusilnikowy, całkowicie metalowy bombowiec „SB", zbudowany w biurze konstrukcyjnym P. Suchego, był pierwszym radzieckim bombowcem, posiadającym chowane podwozie. Samolot „SB" odznaczał się dobrymi właściwościami pilotażowymi i taktycznymi. Przez długi czas figurował on na uzbrojeniu armii radzieckiej. W roku 1938 pilotki Grizodubowa, Raskowa i Osipienko dokonały na samolocie „SB" przelotu Moskwa — Daleki Wschód, ustalając międzynarodowy kobiecy rekord długości lotu.

22. Dwusilnikowy bombowiec dalekiego zasięgu „DB-3" zaprojektowany przez S. Iliuszyna w roku 1933. Na jednym z tych samolotów dokonał pilot W. Kokkinaki przelotu Moskwa — Mischow (Stany Zjednoczone) bez lądowania.

23. Tuż przed wojną radzieccy konstruktorzy A. Mikojan i M. Guriewicz zaprojektowali jednomiejscowy szybki myśliwiec wysokościowy MiG-3 uzbrojony w całą baterię potężnych kaemów; był szeroko stosowany na frontach.

24. W Wielkiej Wojnie Ojczyźnianej brały udział myśliwce konstrukcji Bohatera Pracy Socjalistycznej A. Jakowlewa. Jakowlew stworzył serie doskonałych myśliwców: Jak-1, Jak-7, Jak-9, Jak-3, wyposażonych w solidne uzbrojenie. Maszyny te przewyższały znacznie samoloty niemieckie pod względem właściwości bojowych i pilotażowych.

25. Znany nam dobrze „Ił-2" samolot szturmowy skonstruowany przez Bohatera Pracy Socjalistycznej S. Iliuszyna, dzięki potężnemu uzbrojeniu a zarazem silnemu opancerzeniu stał się postrachem dla Niemców, którzy ochrzcili go mianem „Czarna Śmierć". Jest to pierwszy i jedyny dotychczas w świecie samolot-szturmowiec, maszyna specjalnie zaprojektowana do walk na małej wysokości.

26. Ciężki, czterosilnikowy bombowiec „Pe-8" (TB-7), konstrukcji Petlakowa, figurował na uzbrojeniu armii radzieckiej w czasie wojny. Samoloty te wielokrotnie bombardowały Berlin, Królewiec i inne twierdze wroga.

27. W roku 1940 zbudował W. Petlakow dwusilnikowy bombowiec nurkujący „Pe-2". Szybkość tego samolotu niewiele ustępowała szybkości najlepszych ówczesnych myśliwców. Odznaczał się on równocześnie wielkim zasięgiem i dużą nośnością. Dzięki tym właściwościom był on jednym z najlepszych szybkich bombowców tego okresu. Jest to jedyny bombowiec w świecie, nurkujący pod kątem 85° do poziomu!

28. Jednomiejscowe myśliwce „Ła-5" i „Ła-7", konstrukcji Bohatera Pracy Socjalistycznej S. Ławoczkina, odegrały bardzo poważną rolę w walkach z lotnictwem niemieckim w czasie Wielkiej Wojny w obronie Ojczyzny.

29. Dwusilnikowy, szybki bombowiec „Tu-2", konstrukcji Bohatera Pracy Socjalistycznej A. Tupolewa odznacza się o wiele wyższym udźwigiem od innych samolotów tej samej klasy. Jest on doskonale uzbrojony, a zarazem posiada tak dużą szybkość, że normalnie wysyłano go na zadania bojowe bez osłony myśliwców.

POTĘGA, TEMPO, POSTĘP

(peleng)

III

W dwu poprzednich numerach odbyliśmy razem podróż do „kraju bez piątej klepki". Widzieliśmy jak wygląda produkcja w największym państwie kapitalistycznym w USA. Widzieliśmy setki ton spalonego zboża i produktów żywnościowych, szkielety bezmyślnie zniszczonych aut, maszyn i samolotów. Wiemy już teraz dokładnie, dlaczego żaden kapitalista nie potrafi produkować planowo, dlaczego kapitalistyczne Stany Zjednoczone nie mogą normalnie, pokojowo rozwijać się i iść po drodze postępu.

Więc jakie jest wyjście z sytuacji? Co trzeba zrobić, by produkcja stała się planowa i służyła wszystkim ludziom, a nie tylko bogaczom? Kto pierwszy dał przykład jak należy budować takie państwo?

Cofnijmy się myślą o trzydzieści jeden lat wstecz, do listopadowych dni 1917 r. Siódmego listopada rozpoczęła się Wielka Rewolucja Listopadowa zorganizowana przez partię bolszewicką i dokonana siłami robotników i chłopów. Z tej rewolucji narodził się Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich, pierwsze na świecie państwo bez kapitalistów, bez obszarników, bez wyzyskiwaczy i wyzyskiwanych. Kapitalistom odebrano fabryki i banki, obszarnikom ich wielkie majątki, na czele państwa stanęła partia robotnicza: Wszechzwiązkowa Partia Komunistyczna (bolszewików).

Wszystkie narzędzia produkcji stały się własnością robotniczego państwa.

W niełatwej sytuacji był Związek Radziecki. Carska Rosja była krajem zacofanym tak pod względem przemysłowym, jak rolniczym i kulturalnym. Wojna poczyniła ogromne spustoszenia. Kapitaliści całego świata starali się zbrojnymi napadami, dywersją i sabotażem rozbić i zniszczyć młode państwo socjalistyczne. Nie chcieli uznać rządu ZSRR ani też z nim handlować. Zdawało by się, że już nic nie zdoła uratować radzieckiego kraju od zagłady.

I tu właśnie widzimy całą słuszność socjalizmu, jego siłę, potęgę radzieckich planów pięcioletnich. ZSRR nie tylko uchronił się od zguby, lecz w ciągu 31 lat swego istnienia stał się najpotężniejszym państwem świata. Rozbił hitlerowskich najeźdźców, wyzwolił dziesiątki narodów i dziś z dnia na dzień wzmacnia swą potęgę i dobrobyt a pod względem produkcji przewyższył już na wielu odcinkach najbogatsze państwo kapitalistyczne — USA.

Swój rozwój przemysłowy zawdzięcza ZSRR stalinowskim pięciolatkom — produkcji planowej.

Wiemy już, że sprężyną produkcji kapitalistycznej jest zysk, pogoń za pieniądzem i bogactwem. Cóż w takim razie jest sprężyna socjalistycznej produkcji? Dlaczego dyrektor socjalistycznej fabryki pracuje równie dobrze, a nawet lepiej niż np. dyrektor fabryki Forda?

Odpowiedź na to pytanie daje książka, którą już wielokrotnie cytowaliśmy: *

„U Forda gospodarzem jest Ford, u nas — robotnik.

A gospodarzowi nie jest wszystko jedno, i nie może być wszystko jedno, jak idzie praca w fabryce. Robotnik fabryki socjalistycznej też jest „osobiście zainteresowany", ale on wie, że zostanie sprawiedliwie wynagrodzony i interesuje go nie wielki zysk, nie wzbogacenie się, lecz to, żeby zbudować nowe życie dla siebie i dla innych ludzi pracy.

Robotnik jest gospodarzem.

Robotnik jest gospodarzem, a gospodarz powinien sam liczyć każdy grosz, żeby wydatki gospodarstwa były mniejsze, produkcja większa, gatunek lepszy. I oto jeden oddział za drugim, jedna brygada robotnicza za drugą przechodzi do nowej metody pracy: do metody „obrachunku gospodarczego". Każdy oddział robotników, każda brygada, każdy warsztat ma swój plan, swój obrachunek, swoje środki i odpowiedzialność.



Woda porusza potężne elektrownie, a te z kolei zapalają miliony żarówek w całym kraju i poruszają koła rozpędowe fabryk

Robotnicy wiedzą, że jeśli za pomocą racjonalnej pracy zaoszczędzą w ciągu miesiąca tysiąc rubli, to pieniądze te nie pójdą do kieszeni fabrykanta. Ten tysiąc pójdzie na udoskonalenie i wzmocnienie fabryki, na premie dla najlepszych robotników-szturmowców, na klub fabryczny, na bibliotekę fabryczną. Wybrnąć z brudu i nędzy, rzucić na barki maszyny tępą i ciężką pracę, stać się prawdziwym gospodarzem przyrody — oto dążenia naszych robotników.

Sterem historii trudno pokierować, ale jeśli umiejętnie wziąć się do rzeczy, to można to zrobić. I ta chęć pokierowania historią, przerobienia świata — jest właśnie ową energią, która nam jest potrzebna, energią woli ludzkiej."

Tego u Forda nie znajdziecie.

Po nowemu, po gospodarsku zaczyna traktować robotnik pracę.

Jeżeli w jednym warsztacie jest zator, drugi nie powie „mnie to nie obchodzi". Przecież jeśli giserni nie da surówki — stanie oddział mechaniczny, jeśli oddział mechaniczny nie da części — stanie montowanie, stanie cała fabryka. A jeśli stanie ta fabryka — stanie i wiele innych. Weźmy na przykład Niżnio-Nowogrodzką Fabrykę Samochodów. Stal na resory dadzą mu Zakłady Złatoustowskie, stal węglową — Mariopolskie i „Sierp i Młot", arkuszową — Mariopolskie i Łyświeńskie, śruby i nity „Czerwona Etna", obręcze gumowe — Rezinotrest, latarnie, — „Krasnyj Oktiabr", skórę sztuczną fabryka w Kinieszmie. Jeżeli jedna tylko z tych fabryk zawiedzie, nie wykona planu—fabryka samochodów stanie. Każda fabryka jest związana z dziesiątkami innych, a więc nie dość jest podnieść produkcję, polepszyć pracę swojej brygady, swego warsztatu. Trzeba, żeby wszystkie brygady, wszystkie warsztaty, wszystkie fabryki pracowały dobrze.

I oto brygada śle wezwanie brygadzie, warsztat — warsztatowi, fabryka — fabryce.

„Wolna konkurencja" — oto sprężyna gospodarki kapitalistycznej.

„Współzawodnictwo socjalistyczne" — oto sprężyna gospodarki socjalistycznej.

I u nas fabryka współzawodniczy z fabryką, drzewo z metalem, ropa naftowa z węglem. Ale zasady gry są zupełnie inne. Tam jedna fabryka stara się zrujnować drugą, ropa naftowa stara się wyprzeć węgiel, przemysłowcy leśni cieszą się z każdego niepowodzenia przemysłowców metalowych.

Zupełnie inaczej dzieje się w kraju socjalistycznym. Jeśli w jakieiś fabryce powstają trudności, inna posyła jej na pomoc najlepszych robotników; jeśli z węglem jest źle, na pomoc idzie ropa naftowa.

„Zniszczyć pozostającego w tyle" — oto główna zasada gry, która nosi nazwę wolnej konkurencji.

„Pomóc pozostającemu w tyle" — oto główna zasada gry, która nosi nazwę współzawodnictwa socjalistycznego.

1,1 8,1 22,4

1913 1938 1950

22 miliardy kWh energii elektrycznej wyprodukują w r. 1950 elektrownie Związku Radzieckiego. Stanowi to przeszło 2 000% w stosunku do produkcji r. 1913



By móc produkować np. traktory, trzeba mieć ciężki przemysł, węgiel, elektryczność, drzewo, metal i wiele innych rzeczy — to wszystko zapewnia mądry i przewidujący plan socjalistycznej gospodarki

* Iljin — „Opowieść o wielkim planie".



Ilość samolotów bojowych ZSRR zwiększyła się o 3 250% w ciągu 15 lat

Robotnik w Ameryce to niewolnik maszyny. Nasz robotnik — to gospodarz maszyny. Ale to nie tylko gospodarz maszyny, lecz i całego kraju. Kiedy dostaje plan, nie może go przyjąć na ślepo. Przygląda mu się i jeżeli widzi, że plan jest nie dobry, że można zrobić więcej i lepiej, układa kontrplan i posyła tam, gdzie się układa plany. Ale żeby udoskonalić produkcję, żeby układać plany, trzeba opanować technikę, i oto fabryki zamieniają się w uczelnie techniczne i WTUZ-y (wyższe techniczne zakłady naukowe), między warsztatami ustawia się tablicę jak w klasach. Robotnik jest gospodarzem maszyny i chce ją zrozumieć.

A taka praca nie może nie porywać. Praca z ciężkiego brzemienia zmienia się „w sprawę honoru, w sprawę sławy, w sprawę męstwa i braterstwa". Przecież robotnik nasz widzi przed sobą nie tylko swój warsztat, ale całą ogromną maszynę kraju. Wie, że jest gospodarzem tego olbrzyma. Czuje się jako olbrzym, dumny jest ze swej pracy i ze swych zwycięstw.

Zapytacie: jakie są rezultaty tej pracy? Jakie konkretne wyniki przyniosły radzieckie plany pięcioletnie?

Pierwszy z tych planów rozpoczął się w roku 1928, drugi w 1933 i obydwa wykonane w ciągu czterech lat i trzech miesięcy. Trzeci plan pięcioletni przerwała wojna, która wyrządziła ZSRR olbrzymie straty i zniszczyła dorobek wielu lat. Lecz już w roku 1945 powstał nowy — IV plan pięcioletni, który do roku 1950 nie tylko usunie wszystkie zniszczenia wojenne, ale postawi produkcję ZSRR na znacznie wyższym poziomie niż stała ona w roku 1941. Planowa, socjalistyczna produkcja jest jedyną, która nie zna kryzysów, która się stale rozwija.

Przyjrzyjmy się jednak nieco dokładniej jak wykonano plany.

* * *

By móc cokolwiek produkować trzeba mieć przede wszystkim ciężki przemysł, przemysł wytwarzający żelazo i stal, urządzenia fabryczne i obrabiarki — maszyny, które z kolei zrobią setki i tysiące innych maszyn. ZSRR swe budownictwo rozpoczął właśnie od stworzenia wielkiego, ciężkiego przemysłu.

W pierwszej pięciolatce produkcja przemysłowa zwiększyła się trzykrotnie w stosunku do przedrewolucyjnej, a dwukrotnie w stosunku do produkcji przemysłowej przed wprowadzeniem w życie pięcioletnich planów, tj. przed rokiem 1928.

Obliczmy jak wyglądało tempo rozbudowy przemysłu radzieckiego. Wobec tego, że pierwszą pięciolatkę wykonano w ciągu czterech lat, zwiększenie produkcji ciężkiego przemysłu wynosiło średnio 50% rocznie. Każdego następnego roku przemysł był półtorakrotnie większy niż w roku poprzednim.

Druga pięciolatka przyniosła trzykrotne zwiększenie produkcji przemysłowej. Połowa maszyn pracujących w roku 1937 została zbudowana w ciągu drugiej pięciolatki.

By kręciły się wielkie koła rozpędowe fabryk, by przerabiać surowiec w gotową produkcję, trzeba mieć wystarczającą ilość energii. Budowniczowie socjalizmu zaatakowali wodę i wiatr. Powstały setki potężnych elektrowni wodnych i dziesiątki tysięcy nowoczesnych wiatraków. Nazwy takich wodnych elektrowni jak Wołchowges i Dnieproges są słynne na całym świecie. Dnieproges dostarczał prądu o mocy 810 000 KM. Lecz dziś Dnieproges to tylko cząstka IV planu pięcioletniego — do 1950 roku ZSRR wybuduje 36 takich elektrowni. Jeśli wydajność carskich elektrowni wodnych w roku 1913 przyjmiemy za jednostkę, to w roku 1938 wzrosła ona 8-krotnie, a w 1950 osiągnie 2 200 procent!

Związek Radziecki elektryfikuje cały kraj. „Światło elektryczne musi dotrzeć do wszystkich, najbardziej nawet oddalonych wsi" — to hasło pięciolatek. Rezultat — ogólna produkcja energii elektrycznej w roku 1937 wynosiła 18 razy więcej, niż w r. 1913.



Tysiące ludzi, starych i młodych, ruszyło na podbój swego własnego kraju, ruszyło szukać jego bogactw

Każdy żołnierz wie dobrze, że natarcie trzeba rozpocząć od zwiadu. Związek Radziecki jednocześnie ze swą ofensywą gospodarczą rozpoczął również od zwiadu: by zbudować trzeba mieć surowiec. Tysiące ludzi, starych i młodych, doświadczonych badaczy i pełnych zapału komsomolców, ruszyło na podbój swego własnego kraju, ruszyło szukać jego bogactw. Rezultaty są poważne. Okazało się, że ZSRR posiada największe na świecie złoża nafty, torfu, rudy żelaznej i apatytów.* Zasoby węgla stanowią 1/5 zapasów światowych. Radzieccy zwiadowcy odkryli węglowe zagłębia Kuźnieckie i olbrzymie ilości ropy naftowej między Uralem a Wołgą. Zapasy rudy żelaznej wynoszą więcej niż 50% zapasów całego świata. ZSRR jest posiadaczem olbrzymich złóż surowców chemicznych, rud kolorowych i rzadkich metali, soli kuchennej i wszelkiego rodzaju materiałów budowlanych.

Zwiadowcy socjalistycznych pięciolatek spełnili swe zadanie i odkryli swój najbogatszy kraj na kuli ziemskiej.

* * *

A jak wygląda wydobycie węgla i nafty? Przecież bez węgla nie rozpalimy żadnego pieca, nie wyprodukujemy metalu, a bez benzyny, smarów i ropy staną wszystkie samochody, samoloty i traktory.

Rosja carska wydobywała 29 milionów ton węgla i 9 milionów ton ropy naftowej. ZSRR dzięki planowej, socjalistycznej gospodarce wydobywał w 1940 roku 166 milionów ton węgla i 31 milionów ton ropy. A po wojnie? W 1950 roku wydobycie węgla wyniesie 250, a ropy 35,4 miliona ton.

Jakie pojazdy spalają te olbrzymie ilości benzyny i nafty?

Mimo iż carska Rosja nie była wcale zmotoryzowana, już w roku 1940 w samym tylko rolnictwie ZSRR pracowało 524 000 traktorów, 182 000 kombajnów i 250 000 samochodów ciężarowych oraz 65 000 osobowych!

W ciągu 6 lat ilość samolotów bojowych ZSRR zwiększyła się 32,5-krotnie, powietrzne linie komunikacyjne są już dziś najdłuższe na świecie, przewożą najwięcej ładunków i pasażerów, a w roku 1950 osiągną długość 175 000 km, czyli połowę odległości od ziemi do księżyca...

Pod moje pióro cisną się cyfry jedna za drugą. Cyfry, które wyrażają potęgę socjalistycznego planu i pracy. Produkcja metalu, obrabiarek i maszyn, produkcja rolnicza i chemiczna, rozbudowa dróg, miast i komunikacji...

Napiszę więc jeszcze tylko o sumarycznych wynikach całego przemysłu. Podczas gdy w roku 1938 produkcja USA w stosunku do 1913 roku wyniosła 120%, to w ZSRR stanowiła ona 908%. Mimo kolosalnych zniszczeń wojennych w 1950 roku wartość jej osiągnie cyfrę 205 miliardów rubli, podczas gdy w roku 1940 wynosiła 138 miliardów.

* * *

Artykulik ten nie jest w stanie oddać Wam całego ogromu, potęgi i błyskawicznego tempa socjalistycznego budownictwa — daje Wam tylko kilka informacji, które wskazują właściwą drogę. Wiem, że uzupełnicie je lekturą i własnymi obserwacjami.

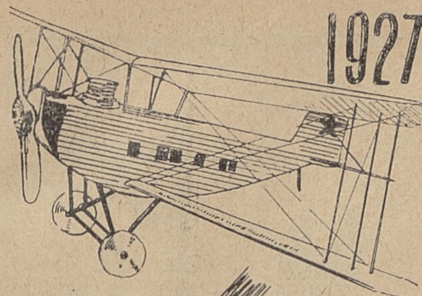
Na podanych przykładach widzicie jednak dokładnie jak wielka przepaść dzieli socjalistyczne plany od bezsensownej, chciwej i szkodliwej dla narodu „gospodarki" kapitalistycznej. Rewolucja Listopadowa, której rocznicę święcimy w tych dniach, wskazała całemu światu jak potężna jest socjalistyczna gospodarka, wskazała robotnikom i chłopom całego świata którędy droga do usunięcia wyzysku, głodu i nędzy, wskazała całej ludzkości drogę postępu.

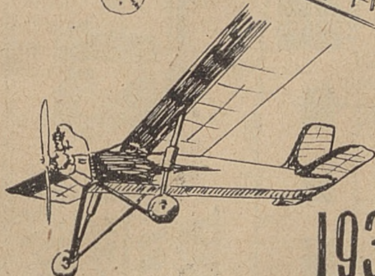
* apatyt — minerał fosforowy, bardzo cenny surowiec do produkcji nawozów sztucznych.

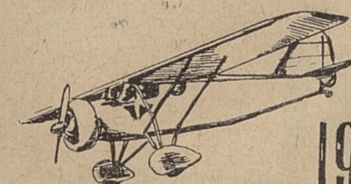
Wzrost wydobycia węgla w ZSRR wynosi 862%!

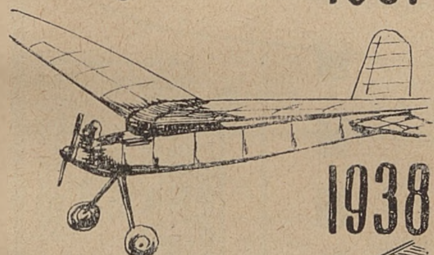


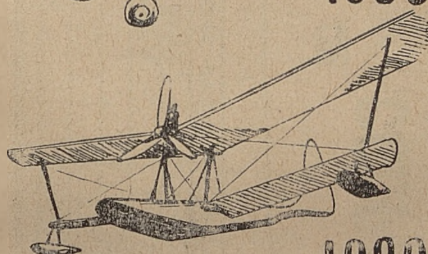
TROCHĘ HISTORII MODELI SILNIKOWYCH











Pierwszy model z silnikiem benzynowym został zbudowany w ZSRR w roku 1927. Model pokazany na rysunku brał udział w wystawie lotniczej w Moskwie, jako oryginalny eksponat. Model nie latał. W 1934 roku modelarz (dzisiaj inżynier) G. Miklaszewski zaprojektował silnik, który był pierwszą konstrukcją wypróbowaną praktycznie przez modelarzy. W instytucie modelarskim w Leningradzie inż. Pyłkow w roku 1935 opracował silnik, będący ulepszeniem dotychczas istniejących.

Pierwszy lot silnikowy nastąpił jednak dopiero w sierpniu roku 1936. Silnik „PP-2" (Pyłkowa) zamontowano na modelu N. Pietrowa i uzyskano długość lotu 87 metrów. Obecnie doświadczenia poszły w kierunku zmniejszenia wagi silników do minimum, gdyż konstrukcje wypadały zbyt ciężko.

A oto kilka danych historycznego modelu Pietrowa: rozpiętość 1 920 mm, długość 1 100 mm, profil skrzydeł „CAGI" — 876. Ciężar całkowity 2 000 g, obciążenie 37,2 g/dcm². Sport silnikowy zaczyna ogarniać coraz większe rzesze modelarzy. Pojawiają się pierwsze rekordy. Na X Zawodach Wszechzwiązkowych S. Malik uzyskuje czas lotu 37 minut i odległość 4 100 m. 5 stycznia 1937 roku „eskadra" modelarzy moskiewskich posiadała już 25 modeli silnikowych. Na zawodach w Koktebel w tym samym roku zgłoszono pięćdziesiąt modeli z silniczkami.

Model redukcyjno - latający konstrukcji S. Malika (Moskwa) ustanawia światowy rekord długotrwałości lotu — 1 godz. 13 min. Model jest kopią samolotu sportowego „Ja-6" konstrukcji inż. Jakowlewa (patrz rysunek).

Każdy rok przynosi nowe modele, coraz to dalej, dłużej i wyżej latające. W 1938 roku sporo rozgłosu uczynił lot modelu W. Bojkowa — 1 godz. 51 min. 40 sek., który pobił rekord światowy swojego poprzednika. Modele hydroplanów, cieszące się wielką popularnością w Związku, otrzymały również silniki. Na rysunku widać oryginalną konstrukcję dwupłata typu — latająca łódź. Model ten wykonał modelarz Jurgens w 1939 roku.

Wojna przerwała rozwój małego lotnictwa, jednak jeszcze podczas działań wojennych w roku 1943 odbyły się na wiosnę pierwsze zawody w Leningradzie.

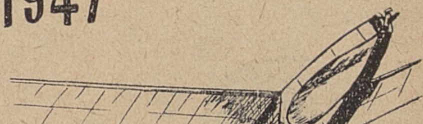
W roku 1944 na 18 międzynarodowych rekordów — 13 należało do modelarzy ZSRR.

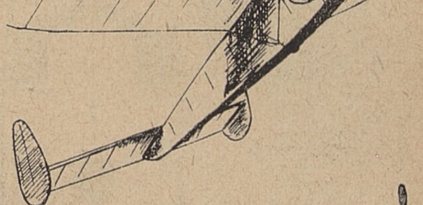
Powojenne zawody modeli latających przynoszą nowe konstrukcje i nowe rekordy.

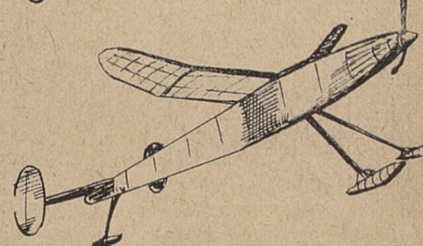
Nowosybirak — Trunczenkow czasem lotu 2 godz. 17 min. 48 sek. zwraca oczy młodych lotników całego świata na swoją ojczyznę.

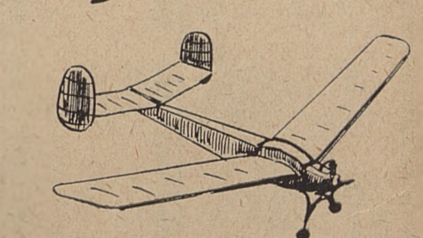
Na rysunkach przedstawiono kilka modeli z 16 zawodów w roku 1947. Na pierwszym rysunku model — gumówka A. Dilanjana, hydroplan gumówka — P. Pawłowa, silnikowy — Siergieja Kriuszenko i wreszcie model z napędem odrzutowym Dimitra Ślesarewa.

Obecnie sportowcy-modelarze ZSRR wypełnili bez reszty tabelę międzynarodowych rekordów FAI.

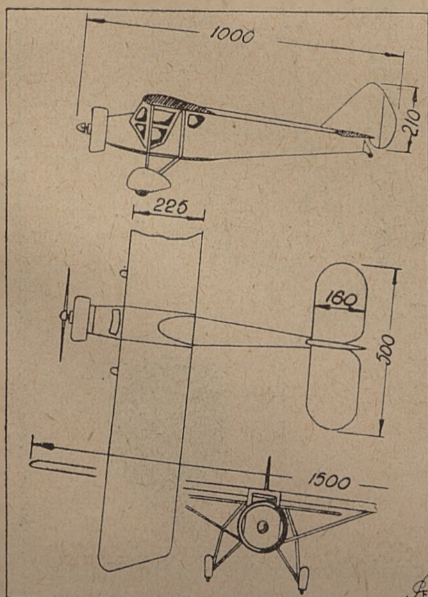


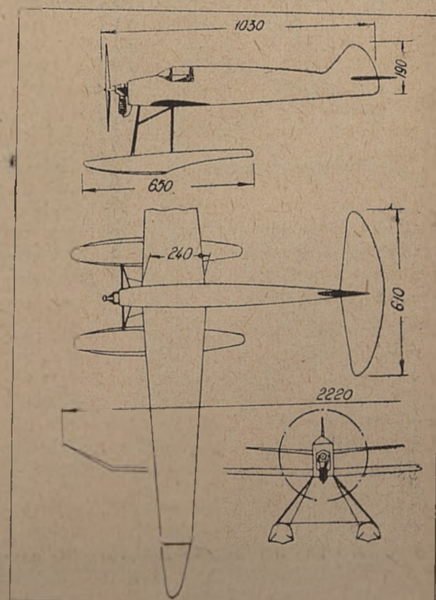




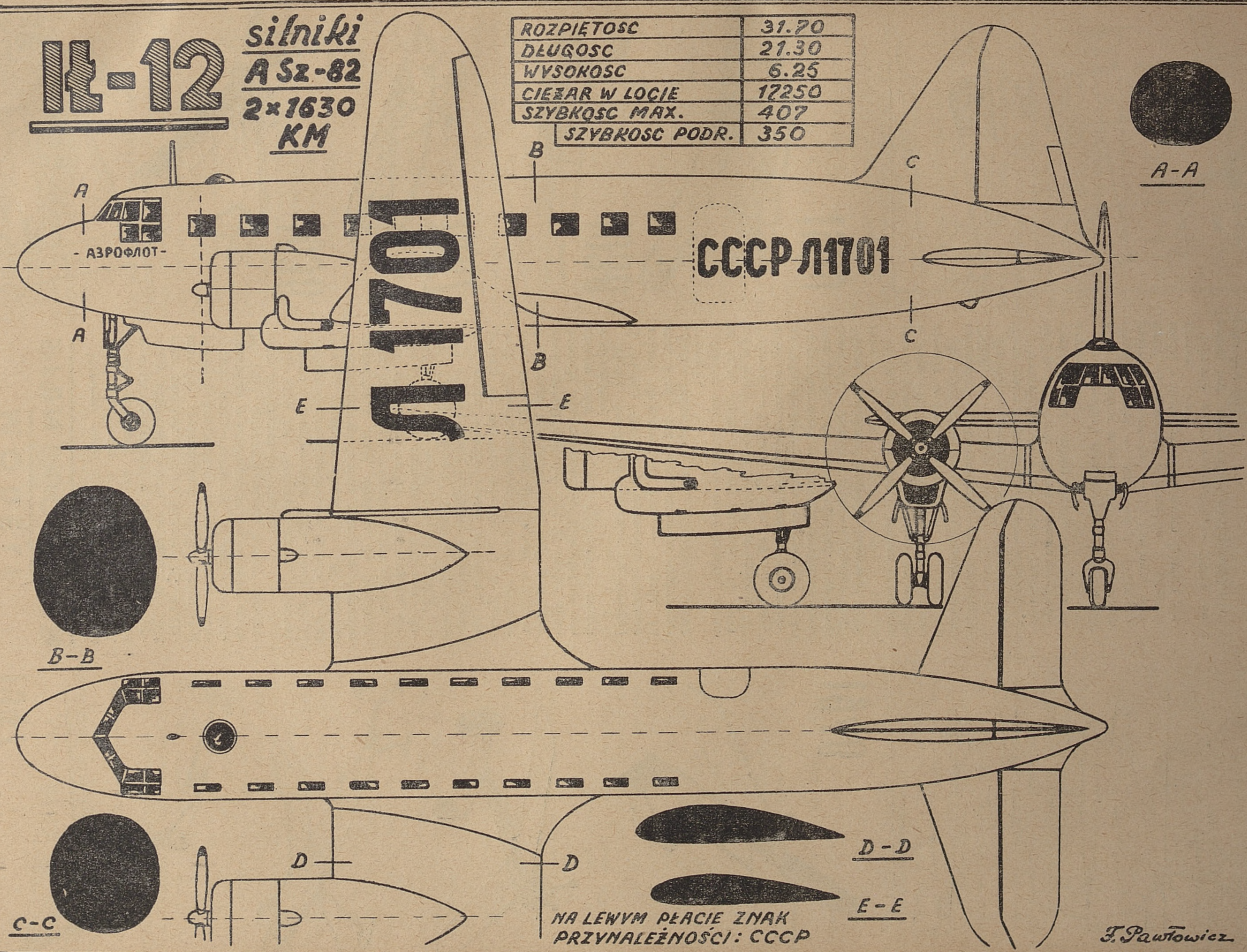








Na rysunku z lewej — model samolotu „Ja-6" S. Malika, z prawej — hydroplan silnikowy Kozłowskiego



ROZPIĘTOSC	31.70
DŁUGOSC	21.30
WYSOKOSC	6.25
CIEŻAR W LOCIE	17250
SZYBKOSC MAX.	407
SZYBKOSC PODR.	350

JAK TO BYŁO W SILIKATNAJA

XVII Wszechzwiązkowe Zawody Modeli Latających w Silikatnaja pod Moskwą trwały w bieżącym roku osiem dni, od 12 do 19 sierpnia.

* * *

Wykonano ogółem 1 720 startów. Modele, licząc wszystkie czasy razem, przebyły w powietrzu dziewięćdziesiąt godzin trzynaście minut, to znaczy prawie cztery doby.

* * *

W zawodach brało udział 336 zawodników, wyeliminowanych na okręgowych konkursach we wszystkich republikach Związku Radzieckiego.

* * *

523 modele różnych kategorii zakwalifikowano do startu. Z tego modeli szybowców startowało 182. Podczas startów modeli hydroplanów posługiwano się specjalnym brezentowym basenem o powierzchni 250 m².

* * *

Obsługa startowa i komisja sędziowska posługiwała się radiostacjami nadawczo-odbiorczymi, jak również samolotami. Odległość mierzono teodolitami wypożyczonymi przez wojsko. Samoloty były naprowadzane na model—podobnie jak w czasie wojny — drogą radiową.

* * *

Na zawodach pobito jedenaście razy rekordy międzynarodowe i czterdzieści cztery razy rekordy wszechzwiązkowe.

* * *

M. Stepczenko i S. Baszkin za swoje konstrukcje modeli sterowanych falami radiowymi otrzymali nagrodę imienia Popowa i Niestierowa.

* * *

Szybowiec Petrusa Motekajtisa utrzymał się w powietrzu 2 godz. 02 min. i przeleciał odległość 23 km 800 m.

Rekord wysokości w tej kategorii zdobył model Heldura-Meelaka, 1 600 m.

* * *

W kategorii modeli kadłubowych z napędem spalinowym najdłuższy czas lotu uzyskał model Eugeniusza Suchowa — 3 godz. 22 min., odległość 122 km i wysokość 3 850 m. Szybkość w tej kategorii uzyskał model B. Martynowa— 66,873 km/godz.

* * *

Jerzy Zawitow w kategorii modeli kadłubowych z napędem gumowym uzyskał czas lotu 23 min. 40 sek., odległość 10 km 200 m. Puste miejsce w tabeli FAI wypełnił rekord wysokości lotu modelu Wasyla Pawljuczenko—542 m.

* * *

Szybkościowy model wodnopłata z napędem spalinowym konstrukcji Romana Habarowa uzyskał szybkość na bazie — 50,058 km/godz.

* * *

Puste miejsce w tablicy rekordów FAI zapełnił modelarz z Dniepropietrowska, Aleksy Alechinczew, którego hydroplan z napędem gumowym osiągnął wysokość 1 563 m.

* * *

Silnikowy model szybkościowy konstrukcji B. Martynowa i N. Gorina wyposażony był w miniaturowy żyroskop utrzymujący model na jednej wysokości i jednym kierunku. Model ten pobił rekord szybkości, osiągając 66,873 km/godz.

* * *

Międzynarodowy rekord w klasie modeli hydroplanów z napędem gumowym zdobył uczeń ósmej klasy szkoły podstawowej w Moskwie, Anatol Wasiljew. Jego model przeleciał 14,4 km w czasie 41 minut. Poprzedni rekord międzynarodowy należał do Trunczenkowa, którego model utrzymał się w powietrzu 5 min. 55 sek. — Silikatnaja 1947 r

* * *

Anatol Kuzniecow z Leningradu, którego model redukcyjno-latający Po-2 z silnikiem spalinowym utrzymał się w powietrzu 50 minut, osiągnął wysokość 1 294 m i przeleciał odległość 9,6 km — otrzymał puchar Ministerstwa Lotnictwa Cywilnego ZSRR.



3 godziny 48 minut 45 sekund utrzymywał się w powietrzu model silnikowy Jerzego Lubuszkina (na zdjęciu), bijąc tym samym rekord światowy długotrwałości lotu modeli



6 km 800 m przeleciał model hydroplanu, konstrukcji Michala Wasilienko (na zdjęciu), bijąc tym samym rekord światowy odległości

w skrócie

BIJĄ REKORDY W REKORDACH

W ciągu sierpnia i września 20 nowych osiągnięć radzieckich konstruktorów modeli latających zostało zatwierdzonych jako rekordy krajowe w klasie modeli kadłubowych samolotów i wodnosamolotów o napędzie gumowym i silnikach mechanicznych oraz w klasie modeli szybowców kadłubowych.

Materiały dotyczące 6 wyników wysłano do Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI), w celu zarejestrowania ich jako rekordów międzynarodowych.

TRZY DNI...

...trwa podróż samolotem z Moskwy do Władywostoku. Linię tę, która prowadzi przez Swierdłowsk, Omsk, Krasnojarsk i Chabarowsk, obsługują samoloty typu Il-12.

MECHANIK POKŁADOWY—MILIONER

Już 16 lat pracuje w radzieckich liniach lotniczych mechanik Iwan Łukin. W czasie swej pracy wylatał on 7 500 godzin, przeleciawszy 1 650 000 km. Lądował już prawie na wszystkich lotniskach Związku Radzieckiego, a poza tym w Londynie, Paryżu, Pradze, Warszawie, Sofii, Belgradzie, Budapeszcie, Wiedniu, Teheranie, Sztokholmie i innych.

W okresie wojny mechanik Łukin dokonywał lotów na tyły wroga, niosąc pomoc techniczną maszynom partyzanckim.

MOŻNA LĄDOWAĆ I NA DNIE MORSKIM

Wezwany do przewiezienia ciężko chorej żony latarnika, samolot archangielskiej stacji lotnictwa sanitarnego na wybrzeżu Morza Białego wylądował na obnażonym podczas odpływu dnie morskim.

Godzinę, aż do nadejścia przypływu lekarz i pilot wykorzystali na przetransportowanie chorej i ulokowanie jej w samolocie, następnie wystartowali w chwili, gdy morze zaczynało już zalewać zaimprowizowane lotnisko.

25 104 zł

wpłynęło w ostatnim tygodniu na budowę *samolotu „Dar Młodzieży"*. Znaczy to, że tempo akcji zbiórkowej znacznie wzrosło. Najwięcej wpłaciły w tym czasie: Szkoła Chem.-Garb. i Cholewk. w Rodani — 5 520 zł i Państwowe Gimnazjum Ogólnokształcące w Gryfinie — 4 470 zł.

Stan wpłat na nasz samolot wynosi obecnie 679 110,50 zł.

Pamiętajcie

Nr konta PKO brzmi: I-4455 na samolot „Dar Młodzieży".

CZY LUBISZ SKAKAĆ?

W Aeroklubie Moskiewskim odbyła się promocja spadochroniarzy-sportowców. Absolwentami kursów spadochronowych są robotnicy fabryk moskiewskich i uczniowie szkół stolicy. Każdy z nich dokonał 30 do 40 nocnych skoków i skoków z dużej wysokości.



„KOSIAKIEM" NA PASOŻYTY

Wielką pomocą dla rolników Białoruskiej SRR w ciągu tego lata było lotnictwo gospodarki wiejskiej. Oczyściło ono z pasożytów 5 000 hektarów sadów należących do kołchozów. Z samolotów rozrzucono nawozy sztuczne na polach uprawnych o powierzchni trzykrotnie większej od przeszłorocznej.

dokończenie ze str. 546

wiele jaśniejszy od otaczających ugrupowanie szarych tumanów pary, gubił się i zacierał przed wzrokiem, aż w pewnej chwili zamknęły go chmury i mrok objął ze wszech stron samoloty.

Wtedy mjr Laskowski usłyszał w słuchawce głos Tałdykina i instynktownie spojrzał w prawo.

— Gdzie jesteś? — spytał pułkownik. — Czy mnie widzisz?

Laskowski odpowiedział twierdząco, a spostrzegłszy że dowódca nie oddala się już od szyku wyprzedzając go nieco, dodał.

— Leci pan zupełnie dobrze, na kursie. Ja jestem na lewo, trochę poniżej Iłów.

Tałdykin mruknął coś, czego nie można było zrozumieć i Laskowski wziął to za jakąś cierpką uwagę o pogodzie. Dopiero, gdy Jak pułkownika pochylił się w lewym skręcie i zaczął wchodzić pod szturmowce, przyszło mu na myśl, że dowódca ich nie widzi i — być może — nie orientuje się dokładnie, że lecą za nim i wyżej. Chciał go ostrzec, ale nie zdążył; Tałdykin zacieśnił i podciągnął wiraż, a jego maszyna omal nie zderzyła się z Jakiem Laskowskiego. W ostatnim ułamku sekundy dostrzegł go i gwałtownie wyrwał w górę. To go zresztą zgubiło ocalając majora. Samolot i tak już bardzo podciągnięty w skręcie, trzymał się na granicy utraty szybkości. Szarpnięty brutalnie sterem, wspiął się pionowo, zawinął nagle ogonem i przez skrzydło zwalił się w korkociąg.

Do ziemi było ze sto metrów. Tak doświadczony pilot, jakim był Tałdykin, z pewnością od razu zrozumiał śmiertelne niebezpieczeństwo bezwładu sterów: samolot musiał nabrać szybkości, aby nim można było kierować. Zapewne dlatego pozwolił mu się rozpędzić i dopiero potem zaczął wyprowadzać. Wyszedł ze zwojów prosto pomiędzy wysoki nasyp kolejowy a jakiś wał ziemny — tam, gdzie mógł zyskać jeszcze nieco przestrzeni, koniecznej dla wyrównania maszyny. Ale był już za nisko: śmigło trzasnęło wyrywając pecynę ziemi, a silnik zarył w miekką łąkę i wyłamał się z łoża. Skrzydła zwichrowane i pogięte, zgniecione jak sztywny papier urwały się obcinając stalowe sworznie, a kadłub pękł i runął na plecy pilota, którego krew płynęła wolno po czarnych, rozgrzanych cylindrach motoru.












JAK MALI ROSJANIE ZOSTAJĄ MODELARZAMI

Małym lotnictwem w ZSRR kierowała potężna organizacja „Osoawiachim". Podstawowe wyszkolenie modelarza-pioniera obejmuje następujące normy wykonawcze: Modelarz uczeń musi wykonać samodzielnie (według rysunku gotowego):

1) Różne modele papierowe, 2) Szkolny model, przeprowadzając samodzielnie regulację, 3) Rysunek warsztatowy modelu szkolnego, balonu albo latawca, 4) Oblatywanie latawca, balonu, modelu, 5) Orientować się w sylwetkach i rozróżniać zasadnicze typy samolotów, 6) Umieć określić siłę wiatru, 7) Umieć opisać działanie sterów i zasady lotu.

Normy powyższe obowiązują we wszystkich organizacjach pionierów na terenie ZSRR. Absolwenci otrzymują odznakę „Młodego Modelarza" (Junyj Awiastroitiel).

Organizacje modelarskie w ZSRR posiadają całą masę różnych odznak. Kilka pokazano na powyższym rysunku. Znaczek z literą „M" należy do moskiewskich „Juasów", a czwarty od prawej do leningradzkich.

Na każdych wszechzwiązkowych zawodach ambicją wszystkich modelarzy jest zaopatrzyć skrzydła w znak swojej organizacji.

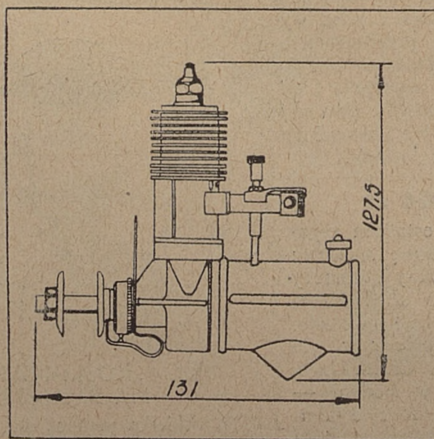
Pomysłów, jak widać, nie brakuje.

Na zdjęciu na okładce: **Silnik radzieckiego samolotu sportowego Jak-18**

SILNIKI BENZYNOWE AMM - 1

Najpopularniejszym silniczkiem modelarskim w ZSRR przed 1939 rokiem był AMM 1 (awiamodelnyj motor — silnik modelarski). Na rysunku pokazano silnik ten w widoku z boku z głównymi wymiarami. Dane silnika przedstawiają się następująco: średnica cylindra — 22,2 mm, pojemność — 9,5 cm^3, ilość obrotów na minutę — 4 500, moc — 0,2 KM. Ciężar silnika łącznie ze zbiornikiem paliwa wynosi 260 gramów. Całkowity ciężar (bateria, kondensator, cewka i przewody) wynosi 730 gramów.

Silniczek ten, bardzo prostej, nieskomplikowanej budowy, spełniał swe zadanie bez zarzutu.



Red. Naczelny: JANUSZ PRZYMANOWSKI, mjr   Red. Odpowiedzialny: ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej, Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/4. Tel.: 88 350, wewn. 02. Adres Kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł; ULGOWA PRENUMERATA dla jednostek WP, organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie — 125 zł; półrocznie — 230 zł; rocznie — 420 zł. Wpłacać czekami na konto PKO: 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa.

Nr 1401 Druk. Zakł. Graf. „Prasa Wojsk." Nr 2, Warszawa. ul. Grochowska 194. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B-62957

Cena 20 zł